

УДК 343.85
DOI <https://doi.org/10.32782/39221417>

Рудик М. М.,
<https://orcid.org/0000-0003-1031-9982>
кандидат юридичних наук,
викладач кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ

СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

SPECIAL CRIMINOLOGICAL MEASURES FOR THE PREVENTION OF CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF ROAD TRANSPORT

У статті проаналізовано процес реалізації кримінологічної політики БДР як надзвичайно складний і багатогранний процес, в якому задіяна велика кількість суб'єктів. По мірі ствердження народовладдя, демократизації суспільства та розвитку ринкових відносин, дедалі вагомішу роль у цьому процесі відіграють суб'єкти, не інтегровані в систему державної влади: засоби масової інформації, політичні партії, громадські організації, групи інтересів тощо. Зауважено, що, безумовно, провідним суб'єктом проведення такої політики виступає органи сектору безпеки, які наділені легітимними повноваженнями і владними функціями; універсальною формою із жорсткими регламентами й санкціями; кримінологічними засобами та інструментами; а також значним обсягом колективних (матеріальних, технічних, кадрових тощо) ресурсів. В статті вказано, що автомобільний транспорт – це життєво важлива складова соціально-економічної інфраструктури країни. Будучи основним видом сполучень, автотранспорт забезпечує належні обсяги виробництва й обігу продукції, задовольняє потреби населення в пасажирських перевезеннях, сприяє зміцненню оборонного потенціалу. Від стабільності цієї галузі, від її надійності та безпеки значною мірою залежать стан національної економіки, динаміка соціального розвитку, безперебійна робота інститутів влади, та, зрештою, імідж держави на міжнародній арені. Однак, як і будь-яка сфера діяльності, пов'язана з використанням джерел підвищеної небезпеки, автомобільний транспорт продукує чимало масштабних загроз. Іманентна небезпека транспортних засобів з одного боку та постійне «втручання» людського чинника – з іншого, обумовлюють величезну кількість нещасних випадків, котрі «обертаються» колосальними збитками й сотнями тисяч людських смертей.

Доведено, що злочинність і боротьба з нею в нашій державі є надзвичайно складними й актуальними проблемами. Стрімке зростання (за багатьма показниками) і збільшення масштабів цього явища, поширення впливу на всі соціальні сфери становлять реальну загрозу національній безпеці, ставлять перед суб'єктами протидії злочинності нові завдання та змушують знаходити рішучі заходи запобігання.

Ключові слова: злочинність, загроза національній безпеці, людський чинник, інтенсифікація криміногенних загроз, теоретичний аспект, спеціально-кримінологічне запобігання злочинам, загальносоціальне запобігання злочинам.

The article analyzes the process of implementing the criminological policy of the RTS as an extremely complex and multifaceted process in which a large number of subjects are involved. As people's rule is asserted, society democratizes and market relations develop, subjects that are not integrated into the system of state power play an increasingly important role in this process: mass media, political parties, public organizations, interest groups, etc. It was noted that, of course, the leading subject of such a policy is the security sector bodies, which are endowed with legitimate powers and powerful functions; a universal form with strict regulations and sanctions; criminological means and tools; as well as a significant amount of collective (material, technical, personnel, etc.) resources. The article states that road transport is a vital component of the socio-economic infrastructure of the country. Being the main type of transportation, motor transport ensures adequate volumes of production and circulation of products, satisfies the needs of the population in passenger transportation, and contributes to the strengthening of the defense potential. The state of the national economy, the dynamics of social development, the smooth operation of government institutions, and, ultimately, the image of the state in the international arena largely depend on the stability of this industry, its reliability and security. However, like

any field of activity associated with the use of sources of increased danger, road transport produces many large-scale threats. The inherent danger of vehicles, on the one hand, and the constant «intervention» of the human factor on the other, cause a huge number of accidents, which «result» in colossal losses and hundreds of thousands of human deaths.

It has been proven that crime and the fight against it in our country are extremely complex and urgent problems. The rapid growth (according to many indicators) and the increase in the scale of this phenomenon, the spread of its influence on all social spheres, pose a real threat to national security, pose new challenges to the subjects of crime prevention and force them to find decisive prevention measures.

Key words: *crime, threat to national security, human factor, intensification of criminogenic threats, theoretical aspect, special criminological crime prevention, general social crime prevention.*

Події останніх років, що відбуваються на території нашої держави і безпосередньо пов'язані із суттєвою інтенсифікацією криміногенних загроз, диктують необхідність термінового вжиття комплексу заходів, спрямованих на адаптацію запобіжної практики до нових викликів. Останнє зумовлюється дією, передусім, чинників політичного (як внутрішньополітичного, так і зовнішнього й геополітичного), економічного, правового характеру і знаходить свій прояв у зростанні соціальної напруженості, активному відтворенні загалом нетипових для української криміногенної обстановки кримінальних правопорушень.

У такій ситуації, як зазначали О. М. Бандурка та О. М. Литвинов, необхідним є негайне реагування і втручання (до того ж прямий вплив) на цю ситуацію як органів державної влади, так і суспільства загалом. Крім того, вирішення проблеми протидії злочинності вимагає поглиблення соціального контролю за вжиттям усіх різноманітних заходів, які проводяться з метою запобігання злочинним проявам, у межах дотримання при цьому основних прав людини [1, с. 99].

Тому, торкаючись теоретичного аспекту визначення спеціально-кримінологічного запобігання як особливого виду діяльності щодо запобігання кримінальним правопорушенням, варто нагадати про наявні в кримінологічній літературі позиції та погляди вчених на цю проблему.

Так, точка зору О. М. Литвака полягає в тому, що він розмежовує, і з цим варто погодитися, загальносоціальне запобігання (яке збігається із соціальним прогресом) із спеціально-кримінологічним запобіганням і репресивною діяльністю держави. Автор визначає якісні відмінності попереджувальної діяльності, яка орієнтована на досягнення запобіжної мети без застосування примусу, визначає і спе-

ціалізованих суб'єктів (до яких належать лише органи виконавчої влади, для яких запобігання злочинності є однією з основних статутних функцій) та неспеціалізованих (для яких здійснення профілактичного впливу є не основною функцією в межах своєї конкретної професійної діяльності) [2, с. 22].

На думку О. М. Джужі, у широкому сенсі спеціально-кримінологічне запобігання злочинам полягає у: 1) цілеспрямованому здійсненні цього виду запобіжної діяльності як функції; 2) зв'язку з елементами системи «по горизонталі» (взаємодія) і «по вертикалі» (підпорядкування); 3) неухильному виконанні команд управляючого механізму системи; 4) виборі лінії поведінки відповідно до стану об'єкта профілактичного впливу [3, с. 63].

Водночас В. В. Голіна підкреслює, що в більш вузькому розумінні спеціально-кримінологічне запобігання злочинам мислиться як синтезована кримінологічна теорія і практика організації протидії злочинності шляхом розробки і використання спеціальних знань і методів кримінології та інших галузей (соціології, економіки, психології, педагогіки, антропології, статистики тощо) [4, с. 21]. Також цю діяльність ним розглянуто як сукупність самостійних, але внутрішньо пов'язаних і доповнюючих один одного напрямів боротьби зі злочинністю, змістом яких є діяльність державних органів, громадських організацій і громадян щодо протидії криміногенним явищам і процесам, а також недопущення вчинення злочинів на різних стадіях злочинної поведінки.

Таке запобігання є синтезованою кримінологічною теорією і практикою власної організації протидії злочинності шляхом розробки і використання спеціальних знань і методів кримінології та інших галузей знань (соціології, економіки, психології, педагогіки, антропології, статистики тощо). Отже, спеціально-кримінологічне

запобігання не простий і не випадковий набір певних заходів, а комплекс науково обґрунтованих, практично необхідних і реально здійснюваних заходів, спрямованих саме на недопущення потенційних злочинів на різних етапах їх кримінального формування. Тому зазначений запобіжний напрям здійснюється на макро-, мікро- та індивідуальному рівнях. Спеціально-кримінологічне запобігання злочинності спрямоване не тільки на недопущення конкретних її проявів з боку певних осіб, а й на ті негативні явища і процеси в суспільстві, які створюють, так би мовити, певний рівень й структуру криміногенного потенціалу, що виявляється в частоті й тяжкості вчинених злочинів. Зважаючи на викладене, можна зробити висновок, що завданням спеціально-кримінологічного запобігання злочинності є як запобігання виникненню детермінуючих злочинні прояви негативних явищ і процесів, їх обмеження та усунення, так і оперативне реагування на формування і розвиток злочинної поведінки [5, с. 357–400]. У зв'язку з цим спеціально-кримінологічне запобігання здійснюється за трьома головними напрямками, за якими розробляють і реалізують заходи: кримінологічної профілактики, відвернення, припинення злочинів [4, с. 21–22].

На нашу думку, такі погляди на проблему визначення сутності спеціально-кримінологічного запобігання заслуговують на увагу й мають право на існування. Виходячи з цього, *спеціально-кримінологічне запобігання у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є комплексною діяльністю уповноважених державних органів, зокрема сектору безпеки, щодо мінімізації кримінальних правопорушень пов'язаних з БДР та експлуатацією автотранспортних засобів, яка спрямована на виявлення (у тому числі й латентних), усунення або нейтралізацію загроз і небезпек у цій сфері, встановлення окремих осіб або груп, відвернення кримінальних протиправних дій на стадії готування, а також на етапі припинення розпочатої протиправної діяльності, що здійснюється за допомогою кримінологічних засобів.*

Загалом виділяють такі напрями спеціально-кримінологічного запобігання:

а) кримінологічна профілактика, завданням якої є запобігання формуванню чи обмеження дії криміногенного мікросередовища;

б) відвернення злочинів, що має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить етап від моменту формування злочинного мотиву до початку виконання злочину;

в) припинення злочинів, що являє собою сукупність дій, спрямованих на недопущення завершення розпочатого злочину шляхом розроблення та здійснення спеціальних заходів.

Однак, на нашу думку, організація спеціально-кримінологічного напрямку запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР має включати в себе декілька етапів.

I-й) організаційне забезпечення:

а) *контроль за дотриманням ПДР особами, які керують транспортними засобами, на шляхах і дорогах України.* У цій сфері такий контроль здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та об'єднаними територіальними громадами, підрозділами поліції, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль);

б) *забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації, утриманням автодоріг.* Проведення періодичних технічних оглядів, контроль за здійсненням транспортний засобами підприємствами заходів з утримання транспорту у справному стані, перевірка його справності у вибірковому порядку тощо – неодмінні умови запобігання порушенням БДР. Служби, що контролюють БДР, повинні вести облік таких кримінальних правопорушень і подій, виявляти їхні причини;

Значущість профілактики ДТП обумовлюється не тільки супутніми економічними вигодами. Не менш важливим її аспектом є запобігання глибокій людській трагедії. Адже ніякими грошима не виміряти ціну фізичних і душевних страждань потерпілих, їхніх родичів, близьких. Кожна відвернута автокатастрофа – це не просто заощаджені кошти, це чиєсь урятоване життя, збережене здоров'я, не зламана доля. З огляду на колосальні масштаби дорожньої аварійності, профілактика ДТП виступає дієвим засобом охорони здоров'я та благополуччя нації [6].

Сфера дорожнього руху є симбіозом людини й техніки, цариною безперервної взаємодії

соціальних і технічних елементів. У зв'язку з цим її прийнято розглядати як інтегральну єдність трьох підсистем, відмінних за своєю природою та функціональним призначенням, однак об'єднаних спільною генеральною метою: 1) техніко-технологічної підсистеми «дорожній рух»; 2) підсистеми управління дорожнім рухом; 3) підсистеми обслуговування дорожнього руху [7, с. 82].

Саме на цих трьох рівнях (підсистемах) забезпечуються організація та здійснення дорожньо-транспортних сполучень. Саме вони детермінують безпеку автомобільного транспорту. І, зрештою, саме у їх площині формуються об'єктивні умови та фактори, котрі сприяють вчиненню ДТП: зношеність дорожньої інфраструктури; інтенсифікація транспортних потоків; невідповідність пропускнує спроможності доріг наростаючим темпам автомобілізації; постійне збільшення швидкісних характеристик транспортних засобів; недосконала система підготовки водіїв; низька дисципліна учасників дорожнього руху; архаїчність технічних засобів його регулювання; неузгодженість дій суб'єктів управлінської діяльності; – численні вади законодавства; «нежиттєздатність» цільових програм і концепцій; хронічне недофінансування заходів БДР.

Детермінанти аварійності можуть бути пов'язані з діяльністю суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію транспорту, утримання автодоріг, контроль і нагляд у сфері БДР. Вони можуть «продукуватись» поведінкою учасників дорожнього руху, структурою автомобільного парку, станом дорожньо-вуличної мережі, умовами планування й забудови територій, а також величезною кількістю інших економічних, правових, організаційних і соціальних процесів.

Розширення сфери громадського контролю виступає неодмінною запорукою прогресивного розвитку всіх царин економіки та суспільного життя. Не стала винятком і сфера БДР. Ефективність кримінологічної політики БДР великою мірою залежить від того, настільки тісно до її формування та реалізації залучені різні соціальні групи, наскільки важливу роль у цьому процесі відіграє звичайна людина. Усвідомлюючи величезний потенціал громадського контролю, законодавець створив право-

ві умови для його інтеграції в діяльність державних суб'єктів забезпечення БДР.

Надзвичайно мляво в практику управління БДР впроваджується інститут громадських експертиз, який передбачає незалежну оцінку рішень і дій органів виконавчої влади громадськими організаціями, професійними й творчими спілками, організаціями роботодавців, благодійними та релігійними організаціями, органами самоорганізації населення, недержавними ЗМІ, іншими непідприємницькими товариствами, установами, організаціями [8].

Попри те, що чинне законодавство зобов'язує органи виконавчої влади (зокрема, органи управління в сфері БДР) всебічно сприяти суб'єктам громадської експертизи, на ділі ті не отримують жодної допомоги. Оскільки ж, здійснення відповідних оціночних процедур – процес затратний, експертні ініціативи громадськості найчастіше розбиваються об дефіцит ресурсного забезпечення.

Крім того, органи державного управління нерідко порушують процесуальні строки громадських експертиз, встановлюють додаткові вимоги щодо їх ініціаторів або взагалі ігнорують запити на їх проведення. Як підкреслює О. В. Літвінов, сьогодні органи влади не тільки не сприяють громадським експертизам, а й усіляко їм перешкоджають. Тим самим влада втрачає надійних партнерів, здатних провести експертну оцінку та надати корисну допомогу [9].

Війна змінила наше суспільство і службова діяльність працівників патрульної поліції відбувається в екстремальних умовах. До переліку несприятливих чинників можемо віднести: постійне перебування в осередку конфліктних ситуацій, ймовірності збройного нападу безпосередньо на дорозі; необхідність миттєвого прийняття рішення щодо застосування виду поліцейського заходу, а ще підвищена втомлюваність, стресовість; постійне носіння важкого спорядження.

Багато хто під час режиму воєнного стану чомусь вирішив, що правила дорожнього руху не діють, і дозволено їздити як заманеться. В квітні місяці відзначається певне зростання дорожньо-транспортних пригод із постраждалими та загиблими, що пов'язані зі зневагою Правил дорожнього руху. На війну не можна «списати» життя людини, що загинула через

дії недолугого водія, через несправність автомобіля, водіння у нетверезому стані або під дією наркотичних речовин [10, с. 141–143].

Саме в цей складний для України період, зросла роль поліцейських у системі забезпечення дорожнього руху. Аналіз чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки і подальші зміни в відповідних нормативно-правових актах надають можливість поліцейським діяти більш впевнено та чітко. Поступово відновилася система збору інформації про ДТП, її обробка, дослідження та оцінка. Так, ст. 26 «Формування інформаційних ресурсів поліцією» доповнено, пунктами що розширюють повноваження патрульного поліцейського. Поліцейський формує та подає інформацію про транспортний засіб, який розшукують, у тому числі у зв'язку з безвісті зниклою особою, виявлений безхазяйний транспортний засіб; про видані дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху та дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів та ін. Поліцейський має право зупинити транспортні засоби не тільки якщо водій порушив Правила дорожнього руху, або якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу, але якщо є наявна інформація, яка свідчить про те, що водій або пасажир транспортного засобу є особою, яка самовільно залишила місце для утримання військовополонених [11]. І це лише дуже короткий перелік, тих змін в законодавчих актах, що надають більше повноважень працівникам патрульної поліції.

Водночас, на нашу думку *безпечне середовище* – це стан соціального й навколишнього природного середовища, в якому, зокрема, й наявні безпечні умови дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, комфортна міжособистісна взаємодія, що сприяє емоційному благополуччю та повноцінному розвитку особистості, дотримуються Правила дорожнього руху, права і свободи людини, здійснюється сталий і прогресивний розвиток суспільства, а також забезпечується транспортна безпека та спроможність якісного виконання державою своїх функцій у транспортній сфері.

Роль системи органів сектору безпеки (кримінальної юстиції) у формуванні безпечного середовища полягає у забезпеченні позитивної

цінності – безпеки від кримінальних загроз, – з урахуванням того, що досягти стану повної відсутності загроз неможливо, оскільки їх джерело та процес реалізації зазвичай перебуває поза межами впливу суб'єктів правоохоронної діяльності.

Підводячи підсумки, зауважимо, що для досягання мети необхідним є вирішення наступних завдань:

зміна підходу «реагування на правопорушення, що вчинене або готується» на «усунення вразливостей середовища, що дозволяють вчинення правопорушення» (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною підходу до оцінювання результатів правоохоронної діяльності,

постійний моніторинг динаміки злочинності, в т.ч. шляхом проведення віктимологічних досліджень, а також періодична комплексна оцінка загроз та ризиків, в т.ч. кримінального характеру, на основі системно-синергетичного підходу та з урахуванням регіональної специфіки, складання за результатами паспортів безпеки;

визначення моделі дотримання балансу необхідного рівня громадської безпеки та соціально-прийняттого рівня злочинності виходячи з принципу домінування життя людини як головної цінності;

налаштування на досягнення максимального ефекту безпеки при наявності мінімального ресурсного забезпечення за рахунок спрямування зусиль на управління ризиками безпеки;

безперервність процесу реагування на нові загрози та виклики, пошук нових можливостей, ресурсів, генерування нових ідей тощо;

поєднання проактивних і реактивних методів протидії злочинності, а також зусиль всіх суб'єктів правоохоронної діяльності, відповідальних за забезпечення різних складових національної безпеки України;

зміцнення довіри до органів правопорядку з боку суспільства, продовження розвитку України як безпечної європейської держави, в основі якої лежать інтереси її громадян, забезпечення соціально-орієнтованого спрямування діяльності системи органів правопорядку з використанням інструментарію фасилітованого діалогу;

удосконалення місцевої інфраструктури безпеки, систем відеоспостереження на ава-

рійних ділянках, впровадження і використання інших автоматизованих систем, що забезпечують інформаційно-технічну підтримку діяльності органів правопорядку;

розширення формату державно-приватного партнерства у сфері забезпечення БДР, в т.ч. шляхом використання потенціалу недержавних безпекових інституцій;

підвищення обізнаності громадян щодо діяльності органів кримінальної юстиції та механізмів звернення до вказаних органів за захистом своїх прав, впровадження в усі соці-

альні практики засад безпеки життєдіяльності як безпечної та комфортної взаємодії з навколишнім середовищем в умовах постійного існування загроз і викликів безпеці, формування безпекової компетентності громадян.

Формами реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання можуть бути плани (програми), у яких передбачається система заходів, які досягаються при взаємодії і взаємній узгодженості діяльності різних суб'єктів як пов'язаних між собою, так і не перебувають між собою в ієрархічних відносинах.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бандурка О. М., Литвинов О. М. Поняття і зміст спеціально-кримінологічного запобігання злочинам. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2016. № 2 (13). С. 99.
2. Литвак О. Злочинність, її причини та профілактика. Київ: Україна, 1997. С. 22.
3. Джужа О. М., Василевич В. В., Колб О. Г. та ін. Кримінологія: навч. посіб. / за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Атіка, 2009. С. 63.
4. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. Харків: Нац. юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого, 2011. С. 21.
5. Голіна В. В. Поняття і структура спеціально-кримінологічного запобігання злочинності. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5-ти т. Т. 5: Кримінально-правові науки. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні / за заг. ред. В. В. Сташиса. Х.: Право, 2008. С. 357–400.
6. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретично-правові та організаційні засади: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.
7. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2005. №5. С. 81–85. С. 82.
8. Порядок сприяння проведенню громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади : постанова Кабінету Міністрів України від 5 листоп. 2008 р. № 976. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/169336083>
9. Литвінов О. В. Досвід проведення громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади в Україні. *Публічне адміністрування: теорія та практика*. URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Patp/2010_1/10lovvvu.pdf
10. Шапарь А. О. Деякі аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 141–143.
11. Про внесення змін до Законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану : Закон України від 15 берез. 2022 р. № 2123-IX. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-IX#Text>
12. Rudyk M.M. Heneza normativno-pravovoho zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu: vitchyzniani ta zarubizhnyi dosvid Deliktologii: Monohrafiia. Pid zahalnoiu redaktsiieiu I. M. Kopotuna, S. V. Pietkova, P. Polián. Kunovitse: Akademiia HUSPOL : 2021, T. 5. Rozdil Kh. S. 257–282. (Cheska Respublika).
13. Rudyk, Mykola (2022). GENESIS OF NORMATIVE AND LEGAL PROVISION OF ROAD SAFETY: DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE. *Social and Human Sciences. Polish-Ukrainian scientific journal* (<https://issn2391-4165.webnode.com.ua/>), 01 (33). – Available at: <https://issn2391-4164.blogspot.com/p/202212.html> (accessed 29 January 2022).
14. Mykola Rudyk. Cuestiones Políticas Vol. 40, No 75 (2022), 498-521 IEPDP-Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas – LUZ Factors of Volitional Attributiveness of the Legal Transaction based on International Experience